

SVEN RØGIND

LIKENNETAPATURMAT JA ALKOHOLI

Kaikkiin Pohjoismaissa voimassa oleviin tieliikennelakeihin sisältyy määräys, etteivät moottoriajoneuvonkuljettajat saa ohjata ajoneuvojaan, jos he ovat siinä määrin alkoholin vaikutuksen alaisia, etteivät kykene ajamaan turvallisesti. Ko. säännösten sanamuoto vaihtelee eri maissa, mutta asiallisesti määräykset ovat yhtäpitäviä. Kaikissa vaaditaan, että kuljettajien on oltava raittiita ajaessaan.

Olenaisin ero on siinä, että Norjassa ja Ruotsissa on katsottu parhaaksi ilmoittaa, *missä määrin* moottoriajoneuvonkuljettajan tulee olla alkoholin vaikutuksen alainen, jotta häntä voitaisiin pitää sopimattomana ryhtymään työhönsä. Tässä mielessä on siihen tieliikennelain pykälään, jossa raittiusvaatimus määritellään, sisällytetty ns. "presumtionsäntö". Sen mukaisesti on kuljettaja, jolla todetaan olevan 0,5 promillea tai enemmän alkoholia veressään, ilman muuta lei-

mattava siinä määrin alkoholin vaikutuksen alaiseksi, että hänet voidaan tuomita rangaistavaksi. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että henkilö, jonka verenalkoholi on *alhaisempi*, ilman muuta vapautetaan. Laisa sanotaan vain, ettei kuljettaja *missään tapauksessa* saa käyttää ajoneuvoaan, jos hänen verenalkoholinsa on 0,5 promillea tai suurempi.

Kolmessa muussa maassa on jätetty tuomioistuimen ratkaistavaksi, onko kuljettaja, jonka poliisi on katsonut alkoholin vaikutuksen alaiseksi, ollut kykenemätön kuljetmaan ajoneuvoaan turvallisesti. Tuomioistuimella on tällöin vapaat kädet ottaa huomioon kaikki asianhaarat, joita olosuhteista riippuen voidaan pitää lieventävinä. Jossain määrin on kuitenkin keskusteltu siitä, olisiko Norjassa ja Ruotsissa voimassa olevaa järjestystä itse asiassa pidettävä parempana. Tanskassa on sen vuoksi "Rådet for

større faerdssikkerhed" (Liikenneturvallisluuden edistämisseuvosto), joka valtion määrärahan turvin hoitaa tärkeitä tehtäviä, suositellut siirtymistä kiinteisiin alkoholipromillerajoihin, kuten kahdessa edellä mainitussa maassa on tapahtunut. Neuvosto pitää päähuomion kohdistamista epäilyksen alaisten kuljettajien ajokykyyn arveluttavana. Miten voidaan todistaa, että alkoholin vaikutuksen alainen kuljettaja on pystynyt ajamaan turvallisesti?

Yleensä tuomioistuimet kuitenkin julistavat tuomionsa sen mukaan, mitä verikoe osoittaa. Tanskassa kuten Suomessakin pidetään tavallisesti yhteen promilleen tai siitä yli nousevaa verenalkoholia ratkaisevana. Tosin vapauttamisia tapahtuu, vaikka verenalkoholi huomattavastikin ylittää 1 promillen. Tuomioistuin viittaa tällöin siihen, että verikokeen ottoon liittyvä kliininen lääkäritutkimus on antanut syytetyn kannalta suotuisan tuloksen. Tällaiset vapauttamiset herättävät useimmiten pahaa verta, koska ne loukkaavat oikeustajuntaa. Useimpien mielestä on *sinänsä paheksuttavaa*, että moottoriajoneuvonkuljettajat nauttivat niinakin suuria alkoholimääriä, että verenalkoholi voi ylittää 1 promillen. Mainittakoon tässä, että nykyaikaisen alkoholitutkimuksen mukaan varsin pienetkin alkoholimäärät saattavat heikentää kuljettajan reaktiokykyä.

Jo *pedagogiselta* kannalta katsoen monet seikat puoltavat alkoholirajan määräämistä niin alhaiseksi, että vaaramomentti olennaisesti supistuu. Liikenneturvallisluuden voidaan kuitenkin otaksua hyötyvän siitä, että kuljettajia täten välillisesti kehoitetaan tyytymään niin pieniin alkoholimääriin (jos heidän yleensä on nautittava alkoholia ennen ajamista), että he varmasti tietävät verensä alkoholipitoisuuden alittavan säädetyt rajat.

Olipa tämä asia miten tahansa, kaikissa Pohjoismaissa ollaan kuitenkin yksimielisesti sillä kannalla, että on välttämätöntä käsitellä rikkomuksia tieliikennelain ko-

säännöksiä vastaan ankarasti, ottaen huomioon liikennetapaturmien lukuisuus meidän päivinämmä. Tämä on sitäkin tähdellisempää, kun alkoholin vaikutuksen alaisten tai juopuneiden kuljettajien osuus liikennetapaturmiin viime vuosina ilmeisesti on ollut *nousemaan* päin. Näin siitäkin huolimatta, että kaikkialla parhaan mukaan yritetään kohentaa kuljettajien vastuuntuntoa. Antavathan sitä paitsi yksistään päivälehtien uutiset tällaisista liikenneonnettomuuksista ja syyllisten saamista rangaistuksista kyllin varoittavia esimerkkejä.

Pohjoismaissa kaivattaisiin *yhtenäistä tilastoaineistoa* alkoholin vaikutuksen alaisten autoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden aiheuttamista vahingoista, jotta eri maiden välisiä vertailuja voitaisiin suorittaa. Sellaisia kuin näiden maiden tieliikennevahinkoja koskevat tilastot nyt ovat, tämä ei ole mahdollista. Erot ovat liian huomattavia. Niinpä Tanskan tilastollinen keskustoimisto on vuodesta 1958 käsitellyt vain *henkilövamoihin johtaneita liikennetapaturmia*, kun taas suomalaiseseen, norjalaiseen ja ruotsalaiseen tilastoon sisältyvät myös yksinomaan aineellista vahinkoa tuottaneet onnettomuudet. Lisäksi olisi mieluummin ilmoitettava erikseen kaikki *moottoriajoneuvonkuljettajien* aiheuttamat vahingot riippumatta siitä, onko syyllisenä onnettomuuteen pidettävä kuljettajia vai muita kaduilla liikkuja (jalankulkijoita, pyöräilijöitä jne.). Suomalaisessa ja ruotsalaisessa tilastossa käytetäänkin käsitettä "moottoriajoneuvovahingot" — näitähän ovat käytännöllisesti katsoen kaikki tapahtuneet liikennevahingot — kun taas Tanskan ja Norjan tilasto ei tunne tätä nimitystä, vaan ilmoittaa ainoastaan, montako "liikenne-elementtiä" tapahtuneisiin onnettomuuksiin sisältyi. Sen sijaan ilmenee Tanskan liikennevahinkotilastosta suoraan, miten usein alkoholin vaikutuksen alaiset moottoriajoneuvonkuljettajat *aiheuttivat* vahinkoja ja montako henkilöä silloin

sai surmansa tai loukkaantui. Tämä puoli asiastahan juuri oli selvitettävä. Samat tiedot ovat saatavissa Suomen tilastosta, mutta Norjan ja Ruotsin tilastoissa niitä ei sitä vastoin ilmoiteta.

Tanskan osalta tilanne on viimeisten viiden vuoden aikana ollut seuraava:

	Moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamat vahingot kaikkiaan kuolleita loukkaantuneita			Näistä alkoholitapauksia kaikkiaan %	
1961	12 304	540	15 770	984	8,0
1962	12 799	533	16 447	955	7,5
1963	12 303	535	16 167	1 025	8,3
1964	13 851	594	18 373	1 203	8,7
1965	14 325	695	19 380	1 330	9,3

Luvut koskevat tilaisuuksia, joissa kuljettajien tekemät virheet olivat pääsyyinä tapaturmaan. Vuodesta 1961 ko. tapaturmien kokonaismäärä on kasvanut noin kuudenneksellä, alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajien aiheuttamat tapaturmat sitä vastoin n. 35 %:lla. Tämä on melko masentava tulos harjoitetusta propagandasta, jonka tarkoituksena on ollut tehdä kuljettajille selväksi, miten vaarallista on nauttia alkoholipitoisia juomia ennen ajoa.

Seuraavasta taulukosta ilmenee, montako surmansa saanutta ja loukkaantunutta ko. kuljettajilla oli omallatunnollaan viisivuotiskauden aikana.

	Liikenneonnettomuuksissa, joihin alkoholilla oli osuutta, sai surmansa loukkaantui			
	kaikkiaan % kaikista kuolleista	kaikkiaan % kaikista loukkaantuneista		
1961	72	13,3	1 261	8,0
1962	54	10,1	1 275	7,8
1963	62	11,6	1 324	8,2
1964	76	13,8	1 561	8,4
1965	96	13,8	1 774	9,2

Taulukon mukaan surmansa saaneiden lukumäärä on lisääntynyt 33 1/3 %, loukkaantuneiden n. 41 %. Kuolleiden kohdalla kahden viime vuoden luvut osoittavat joka seitsemännen heistä joutuneen alkoholin vaikutuksen alaisen tai juopuneen moottoriajoneuvonkuljettajan uhriksi. Jos yhdistellään edellä esitetyn kahden taulukon luvut,

ilmenee alkoholitapausten erikoisen vakava laatu — ne aiheuttavat nimittäin huomattavasti useampia kuolemantapauksia kuin moottoriajoneuvovahingot yleensä. Vuonna 1965 tuli tuhatta viimeksi mainittua tapaturmaa kohden 48,5 surmansa saanutta, tuhatta alkoholitapausta kohden sitä vastoin 72,2. Alkoholitapauksissa loukkaantuneiden luku vastasi kuitenkin kaikissa moottoriajoneuvovahingoissa loukkaantuneiden keskimäärää.

Norjan ja Ruotsin osalta ei ole mahdollista löytää vastaavia lukuja, koska näiden maiden tilastolliset keskustuimistot eivät tieliikennevahinkoja koskevissa tilastoissaan käsittele alkoholin vaikutuksen alaisen moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamia liikennevahinkoja erikseen. Näin ollen ei välittömästi ilmene, miten suuri osa surmansa saaneista ja loukkaantuneista kuuluu tähän ryhmään. Norjan tilastotoimisto on kuitenkin ilmoittanut vuonna 1964 rekisteröidyn kaikkiaan 6 538 tieliikennevahinkoa, joissa on sattunut henkilövammoja (tämä vuodesta lähtien on Norjankin tilastoon otettu ainoastaan henkilövammoja aiheuttaneet liikennevahingot). Alkoholitutkimuksen kohteeksi joutui 616:ssa näistä tapaturmista ainakin yksi kuljettaja, ja tällöin osoittautui, että pääsyyllinen 382:ssa tapauksessa oli alkoholin vaikutuksen alainen kuljettaja (otaksuttavasti miltei yksinomaan moottoriajoneuvonkuljettajia). Suhdeluvuksi saadaan tällöin vajaat 6 %. Aikaisemmilta vuosilta on laskelmia, joiden mukaan keskimäärin 5—6 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista ja 2—3 % muista henkilövammoista aiheuttaneista onnettomuuksista on laskettava moottoriajoneuvovahinkoihin, joissa alkoholin vaikutuksen alaisilla kuljettajilla oli osuutta.

Ruotsin tilaston antamat niukat tiedotkin viittaavat siihen, että ruotsalaiset luvut ovat huomattavasti suotuisammat kuin vastaavat tanskalaiset. Ne ovat näköjään suunnilleen samalla tasolla kuin norjalaiset.

Sitä vastoin Suomen tieliikennevahinkoja koskeva tilasto osoittaa alkoholitapausten kohdalla melko korkeaa vahinkotiheyttä: alkoholin vaikutuksen alaiset moottoriajoneuvonkuljettajat ("mopoilijat" mukaan luettuna) olivat vuonna 1964 syyllisiä 76 ihmisen kuolemaan ja 967:n loukkaantumiseen. Kaikista tieliikennevahingoissa surmansa saaneista ja loukkaantuneista nämä luvut vastasivat 7,9 ja 6,8 %. "Alkoholitapauksiksi" merkittiin samana vuonna 2 146 eli 6,8 % kaikkiaan 31 502:sta "moottoriajoneuvovahingosta". Luvut, jotka on otettu "Sosiaalisessa Aikauskirjassa" vuosittain julkaisusta selostuksesta, eivät kuitenkaan ole yhteismitallisia yllä mainittujen tanskalaisen lukujen kanssa. Nämä saadaan siten, että alkoholin vaikutuksen alaisten moottoriajoneuvonkuljettajien tilille vietyjen vahinkojen seurauksia laskettaessa otetaan huomioon vain ne tapaukset, joissa kuljettaja on pääsyyllinen liikennevahinkoon. Vuodelta 1964 laaditun laskelman mukaan näihin tapauksiin kuului 70 % kaikkiaan 19 334 liikennevahingosta. Jos luvut suhteutetaan tieliikennevahinkojen kokonaismäärään, kuten Suomen tilastossa, saadaan kuolleiden ja loukkaantuneiden prosenttiluvuiksi 8,5 ja 6,5. Nämä luvut vastaavat melko hyvin suomalaisia.

Suomi ja Tanska edustavat siis suurimpia lukuja alkoholiliikenneonnettomuuksien synkällä alalla. Tämä ei tosin ole yllättävää ottaen huomioon, että näissä molemmissa maissa tapahtuu suhteellisesti paljon enemmän kuolemaan johtavia tieliikenneonnettomuuksia kuin Norjassa ja Ruotsissa, kuten seuraavassa esitetyt luvut vuosilta 1964 ja 1965 osoittavat.

	Tieliikennevahingoissa kaikkiaan	surmansa 10 000	saaneita asukasta kohden
Tanska 1965	1 010		21,2
Suomi 1964	964		21,0
Norja 1965	423		11,4
Ruotsi 1964	1 189		15,5

Liikennevahinkojen frekvenssi lienee ensi sijassa moottoriajoneuvojen lukumäärän funktio. Jos tätä lukumäärää käytetään vertailun perustana, muodostuu kuva seuraavanlaiseksi:

	Autojen ja moottori- pyörien luku vuoden 1964 lopussa	Tieliikennevahingoissa kuolleita ja loukkaantuneita 1964 kaikkiaan	10 000 moottoriajoneuvoa kohden
Tanska	1 002 200	24 868	248
Suomi	562 500	15 127	269
Norja	646 000	8 435	130
Ruotsi	1 897 300	25 998	137

Tämän mukaan Suomi on ensimmäisellä sijalla ja Tanska toisella. Sen jälkeen tulevat, pitkän matkan päässä ensiksi mainituista, Ruotsi ja Norja. Tanskan suhteen on otettava huomioon, että liikenne on erittäin vilkasta tiheään rakennetussa ja asutussa maassa. Liikennevahinkojen lukumäärä on jo tästä syystä varsin suuri, ja näin ollen alkoholin vaikutuksen alaiset kuljettajat pääsevät helpommin aiheuttamaan onnettomuuksia. Tämä selitys ei ole pätevä Suomen kohdalla. Täällä epäsuotuisat tulokset on epäilemättä nähtävä yleisten raittiusolojen taustaa vasten.

Molemmissa näissä maissa on kuitenkin syytä ryhtyä yksityiskohtaisesti tutkimaan tieliikennelakien sisältämien alkoholimääräysten vaikutuksia. Vaikka edellytetäänkin näiden määräysten olevan tyydyttävästi laadittuja, olisi ehkä oikeuskäytäntöä tehostettava (näin varsinkin Tanskassa, jossa rangaistukset ajosta alkoholin vaikutuksen alaisena useinkin tuntuvat liian lieviltä). Jos tutkimuksen tulos viittaa siihen, että Norjan ja Ruotsin säännökset vievät voiton suomalaisilta, tanskalaisilta ja islantilaisilta keinoina saada moottoriajoneuvonkuljettajat pidättymään alkoholista ennen ajoa tai joka tapauksessa noudattamaan mahdollisimman suurta kohtuullisuutta, on vakavasti

harkittava, olisiko Suomessa, Tanskassa ja Islannissa syytä uudistaa ko. säännökset. Silloin kävisi myös mahdolliseksi saada aikaan monien toivoma *yhtenäisyys* lainsäädännön alalla. Tämä ajatus on tullut esille Pohjoismaiden neuvostossa, joka on käsitellyt kysymystä liikenneturvallisuuden

edistämisestä Pohjolassa. Tällöin kiinnitettiin erikoista huomiota alkoholitapauksissa ilmeneviin vaaramomentteihin. Neuvoston jäsenten mielestä olisi varmasti tervetullutta, jos maat voisivat sopia moottoriajoneuvonkuljettajia koskevan raittiusvaatimuksen yhtenäistämisestä kautta linjan.